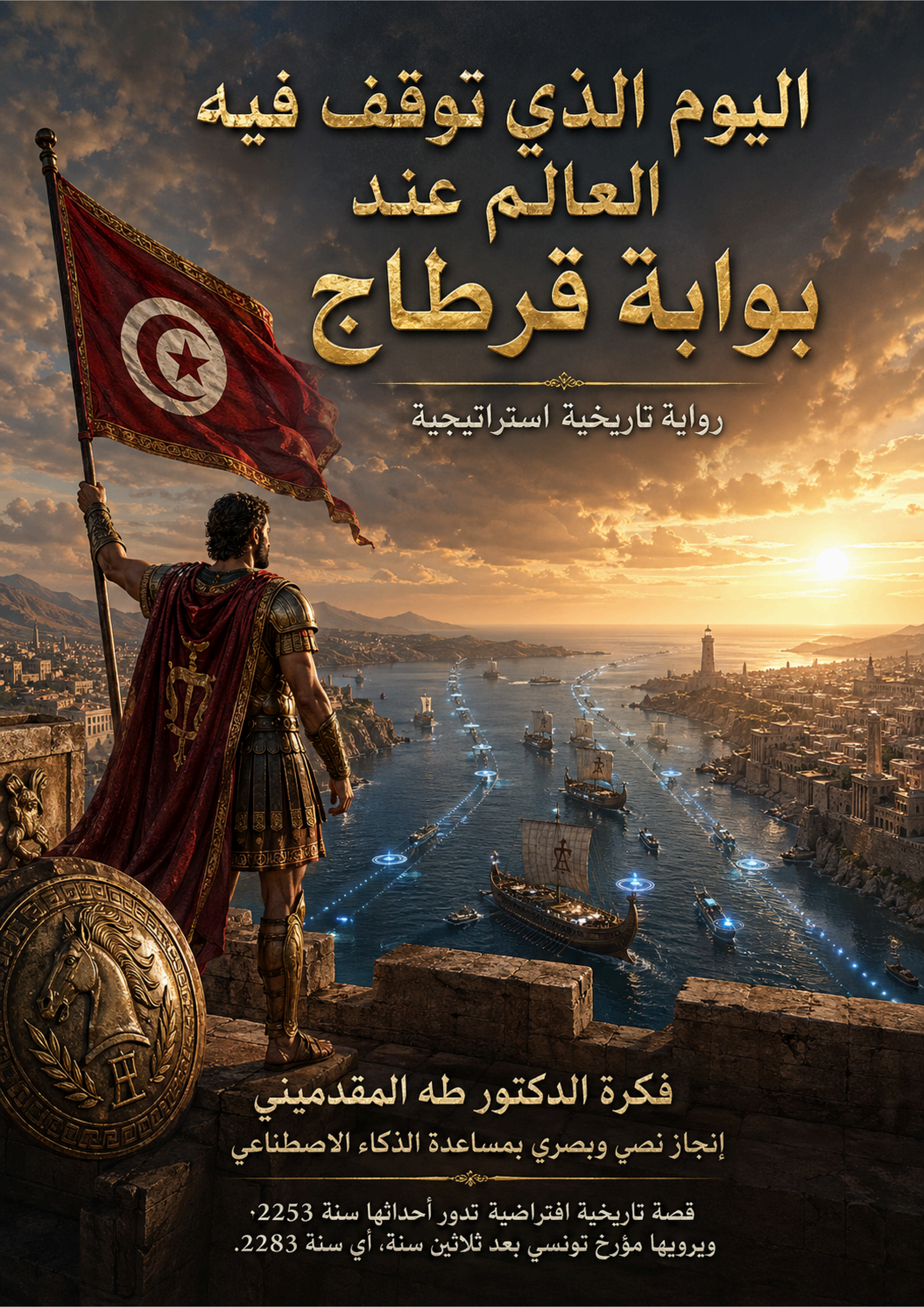


اليوم الذي توقف فيه العالم عند

بوابة قرطاج

رواية تاريخية استراتيجية

فكرة الدكتور طه المقدميني

إنجاز نصي وبصري بمساعدة الذكاء الاصطناعي

قصة تاريخية افتراضية تدور أحداثها سنة 2253،
ويرويها مؤرخ تونسي بعد ثلاثين سنة، أي سنة 2283.

فكرة الدكتور طه المقدميني

إنجاز نصي وبصري بمساعدة الذكاء الاصطناعي

رواية تاريخية افتراضية وتحليل استراتيجي - أحداث سنة 2253 كما يرويها مؤرخ تونسي سنة 2283

اليوم الذي توقف فيه العالم عند بوابة قرطاج

قراءة تاريخية استراتيجية يرويها مؤرخ تونسي سنة 2283

فهرس المحتويات

مقدمة العمل ومنطلق الفكرة

أُنجزت فكرة هذا العمل يوم **27 أفريل 2026**، بوصفها تمرينًا في الخيال التاريخي والتحليل الاستراتيجي، ينطلق من سؤال بسيط في ظاهره، عميق في نتائجه: ماذا يحدث عندما تتحول نقطة عبور بحرية إلى أداة قرار دولي؟ وقد استلهمت الفكرة من النقاشات الجيوسياسية حول الحرب الأمريكية على إيران، وما يمكن أن يترتب عن غلق مضيق هرمز من طرف إيران من ارتفاع في أسعار الطاقة، واضطراب في سلاسل التوريد، وتراجع في الأسواق المالية، وارتباك لدى الدول التي تعتمد على استيراد البترول.

ولم يكن المقصود من هذا الإسقاط تقديم تقرير عن حدث واقعي، بل بناء رواية تاريخية افتراضية تُقرأ كما لو أنها وثيقة مؤرخة من سنة 2283، أي بعد ثلاثين سنة من حدث كبير وقع سنة 2253. ومن هذا المنظور، يتحدث المؤرخ في النص بضمير المتكلم، لا بوصفه كاتبًا يتخيل من خارج الزمن، بل بوصفه شاهدًا متأخرًا يملك حق الوصول إلى الأرشيفات، ومحاضر القيادة، والخرائط الفضائية، ووثائق التفاوض التي أفرج عنها بعد مرور الزمن.

وتستند الفرضية الكبرى إلى ربط حديث بين الممرات البحرية المعاصرة وبين الذاكرة القرطاجنية. فقد كانت قرطاج، في الفترة القرطاجنية، قوة بحرية وتجارية لا تستمد وزنها فقط من المجال الترابي، بل من قدرتها على التحكم في طرق الملاحة والتجارة في البحر الأبيض المتوسط. ومن هنا تنشأ الفكرة المركزية: ماذا لو عادت تونس في القرن الثالث والعشرين إلى توظيف موقعها بين تونس وصقلية، ولكن بأدوات ذلك العصر: الأقمار الصناعية، الذكاء الاصطناعي، الأساطيل الذكية، الربط الطاقي العابر للمتوسط، والمفاعلات النووية المدنية؟

هذا العمل، إذن، هو قراءة تاريخية أكاديمية داخل عالم افتراضي. وابتداءً من الصفحة التالية، سيبدأ السرد على لسان مؤرخ تونسي يكتب في سنة 2283، محللًا الوقائع كما لو أنها حدثت بالفعل، ومستخرجًا منها دروسًا في الاستراتيجية، والجغرافيا السياسية، والطاقة، والبحر، وذاكرة قرطاج.

استهلال المؤرخ: من منصة الأرشيف في سنة 2283

أكتب هذه الصفحات في سنة 2283، بعد ثلاثين عامًا من اليوم الذي تغيّر فيه وجه البحر الأبيض المتوسط. لم أعد إلى هذا الملف باعتباره مادة عسكرية جافة، بل بوصفه منعطفًا في تاريخ علاقة الجنوب بالشمال، وفي تاريخ الممرات البحرية التي ظلت قرونًا تُدار بمنطق القوى الكبرى وحدها. أمامي الآن شاشة فضائية شفافة، تستدعي في آن واحد صور الأقمار الصناعية، ومحاضر مجلس القيادة، وحركة السفن التجارية، وتسجيلات الأسواق، وخطابات واشنطن وروما وبروكسل.

كانت تسمية الحدث في الوثائق الأولى مترددة. سماه بعضهم أزمة بوابة قرطاج، وسماه آخرون صدمة المتوسط، بينما اختارت الصحافة العالمية عنوانًا أكثر حدة: اليوم الذي توقّف فيه العالم عند تونس. أما في الأرشيف التونسي، فقد استقر الاسم على صيغة أكثر تركيبًا: **حدث بوابة قرطاج**، لأن المسألة لم تكن إغلاقًا عسكريًا فحسب، بل عودة فكرة تاريخية إلى مركز القرار.

إن أول ما يلفت الباحث بعد ثلاثين سنة هو أن الحدث لم يبدأ بضربة مدوية ولا ببيان جماهيري. لقد بدأ في الصمت. كانت تونس، في ذلك الوقت، قد بلغت مستوى من القدرة التقنية جعلها لا تحتاج إلى كثرة الإعلان. فقد امتلكت شبكة رصد مدارية، ومنظومة قيادة بحرية مدعومة بالذكاء الاصطناعي، وبنية طاقية قادرة على التأثير في الضفة الشمالية للمتوسط. بعبارة أخرى، لم تكن القوة التونسية في تلك المرحلة قوة سلاح فقط، بل قوة معرفة، ورؤية، وتحكم في الإيقاع.

ومن هنا أرى، كمؤرخ، أن سنة 2253 لم تكن سنة بداية القوة التونسية، بل سنة إعلانها. فالقوة كانت قد تشكلت قبل ذلك بسنوات طويلة: في الجامعات، والموانئ، ومحطات الطاقة، ومراكز الحساب الكمّي، وغرف القيادة البحرية. أما فجر 26 أكتوبر، فلم يكن سوى اللحظة التي خرجت فيها تلك القوة من التخطيط إلى التاريخ.

المؤرخ في زمن التدوين الإلكتروني

لم يعد المؤرخ في سنة 2283 يجلس أمام مخطوط ورقي. إننا نكتب عبر منصات أرشيفية تدمج الصوت والصورة والخرائط والتسجيلات والبيانات الخام في طبقة واحدة. أضع يدي على سطح زجاجي رقيق، فتظهر أمامي خريطة المتوسط، ثم أستدعي حركة حاملة الطائرات، ثم أستخرج محاضر التفاوض، ثم أقارنها بمنحنى أسعار الطاقة خلال الساعات الأولى من الأزمة. هكذا صار التاريخ علمًا متعدد الوسائط، لا سردًا خطيًا فقط.

غير أن هذه الوفرة التقنية لا تعفي المؤرخ من مسؤوليته الأقدم: ترتيب المعنى. فالحدث العظيم لا يصبح تاريخًا بمجرد حفظ بياناته، بل عندما نفهم لماذا وقع، وكيف غيّر ميزان القوة، وما الذي كشفه من هشاشة أو صلابة في النظام الدولي. من هنا لا أتعامل مع بوابة قرطاج كعملية بحرية فحسب، بل كحالة دراسية عن تحول الموقع الجغرافي إلى سلطة سياسية.



المؤرخ التونسي سنة 2283 أمام واجهة تدوين إلكترونية وفضائية تستدعي وثائق الحدث وخرائطه.

كانت الأجيال القديمة تقول إن البحر يربط بين الشعوب. لكن أرشيف سنة 2253 يثبت أن البحر قد يفعل شيئًا آخر: قد يكشف من يملك القدرة على تنظيم العبور، ومن لا يملك إلا انتظار الإذن.

الخلفية الاستراتيجية: من مضيق هرمز إلى بوابة قرطاج

لا يمكن فهم قرار سنة 2253 دون العودة إلى تفكير استراتيجي سابق حول الممرات البحرية. فمنذ القرن الحادي والعشرين، كان مضيق هرمز حاضرًا في كل دراسة عن الطاقة العالمية. فقد كان يكفي أن تتوتر المنطقة حتى ترتفع أسعار النفط، وتضطرب حسابات الدول المستوردة، وتبدأ الأسواق في مراجعة توقعاتها. لم تكن قيمة المضيق في عرضه البحري فقط، بل في حجم الطاقة التي تمر عبره، وفي رمزيته بوصفه نقطة تستطيع دولة واحدة من خلالها التأثير في نظام كامل.

عندما أعاد المخططون التونسيون قراءة تلك الخبرات، لم ينسخوا نموذج هرمز، بل نقلوا منطقه إلى فضاء آخر. فالمجال بين تونس وصقلية لا يشبه المضيق بالمعنى الجغرافي الضيق، لكنه يشبهه في الوظيفة الاستراتيجية عندما تُعاد هندسته سياسيًا وعسكريًا وطاقيًا. فإذا كانت السفن تحتاج إلى المرور، وإذا كانت الطاقة تحتاج إلى الاستقرار، وإذا كانت أوروبا الجنوبية تحتاج إلى ربط كهربائي وممرات آمنة، فإن المجال يصبح أكثر من بحر: يصبح أداة تفاوض.

وتكمن أهمية الإسقاط القرطاجني في أن تونس لم تكن تفتعل موقعًا جديدًا. لقد كانت تستدعي ذاكرة قديمة. فقرطاج لم تكن إمبراطورية برية بالمعنى التقليدي، بل عقلًا بحريًا وتجاريًا عرف مبكرًا أن الثروة تمر في الماء قبل أن تستقر في المدن. ومن هذا المنطلق، لم تكن بوابة قرطاج سنة 2253 مجرد تسمية شاعرية، بل استعادة لوظيفة تاريخية قديمة بأدوات تقنية مستقبلية.

إن المقارنة بين هرمز وبوابة قرطاج تكشف قاعدة استراتيجية عامة: لا يكفي أن تملك الدولة موقعًا حساسًا، بل يجب أن تملك البنية التي تسمح بتحويل الموقع إلى قرار. وقد امتلكت تونس في القرن الثالث والعشرين تلك البنية: الأقمار الصناعية، الأسطول، الطاقة، الموانئ، الذكاء الاصطناعي، والقدرة على تحمل تبعات الصدمة الأولى.

فجر 26 أكتوبر 2253: بداية القبضة الكبرى

في فجر يوم 26 أكتوبر من سنة 2253، وقبل أن تستيقظ العواصم الكبرى على ما سيغيّر وجه المتوسط، صدر الأمر من رئاسة الجمهورية التونسية إلى قائد القوات العسكرية بتنفيذ العملية التي حملت في الأرشيف اسم **القبضة الكبرى**. لم يكن الأمر إعلان حرب، ولم يكن استعراضًا للرايات، بل توجيهًا سياديًا مغلقًا انتقل في دائرة ضيقة من القيادة إلى وحدات البحر والجو والفضاء.

تذكر الوثائق التي فُتح جزء منها بعد ثلاثين عامًا أن المرحلة الأولى نُفذت في مستوى عالٍ من السرية، بحيث لم تتمكن أجهزة الرصد التابعة للقوى الكبرى من تكوين صورة كاملة إلا بعد أن تغيّر الوضع في الميدان. وفي الساعات الأولى، تعرضت منظومات الرصد التي تتابع المتوسط إلى إعماء وتعطيل بعيد المدى، دون أن تسجل الوثائق المنشورة تفاصيل تقنية حول الوسائل المستعملة. وبصفتي مؤرخًا، أتعمد هنا أن أقف عند النتيجة لا عند التقنية، لأن ما يهم التاريخ هو أثر الفعل في ميزان القوة.

كانت النتيجة حاسمة: خلال ساعات قليلة، فقدت القوى الكبرى قدرتها على قراءة التحرك التونسي قراءة كاملة. وفي ذلك الفراغ القصير، تقدمت البوارج، وتحركت وحدات الدعم، وانتشرت العوامات الذكية، وتم تفعيل الحزام المعلوماتي بين شمال تونس وجنوب صقلية. وعند الساعة الرابعة وسبع عشرة دقيقة فجرًا، سجّل مركز القيادة أن محور بوابة قرطاج أصبح تحت سيطرة تشغيلية كاملة. وعند الخامسة وخمسين دقيقة، بدأت السفن تلتقط الرسالة الأولى: أنتم تقتربون من بوابة قرطاج. الرجاء انتظار الترخيص السيادي للعبور.

لم تكن القوة في الضجيج، بل في الصمت. لم ترَ المدن انفجارًا كبيرًا، لكن موازين الرؤية نفسها تغيّرت. من كان يرى المتوسط كله صار يرى أجزاءً متقطعة، ومن كان يتابع السفن لحظة بلحظة صار ينتظر ما ستعلنه تونس. وفي تلك اللحظة بدأ التاريخ يميل جنوبًا، نحو قرطاج.

السيطرة على الرؤية قبل السيطرة على البحر

من الخطأ، في تقديري، أن نقرأ القبضة الكبرى كتحرك بحري صرف. فجوهر العملية كان في السيطرة على الرؤية قبل السيطرة على الماء. لقد كان البحر موجودًا دائمًا، والسفن موجودة، والخطوط التجارية معروفة. لكن من يملك صورة المجال في الزمن الحقيقي يملك أفضلية سياسية ونفسية قبل أن يملك أفضلية عسكرية.

في الحروب القديمة، كانت السيطرة تبدأ باحتلال المرتفعات أو إغلاق البوابات. أما في سنة 2253، فقد بدأت السيطرة بإرباك منظومات الرصد. ولم تكن الغاية تدمير العالم، بل إجباره على التوقف عن رؤية المتوسط كما كان يراه. وعندما توقفت الصورة الكاملة، ظهرت تونس لا بوصفها دولة تعبر الأحداث، بل بوصفها الدولة التي تنتج الحدث.

وهنا تظهر نقطة دقيقة في التحليل الاستراتيجي: تونس لم تكن تحتاج إلى صدام شامل كي تفرض نفسها. يكفي أن تجعل تكلفة التجاهل أعلى من تكلفة التفاوض. وهذا ما فعلته بدقة. فقد حركت قواتها ضمن مجال حساس، لكنها أبقت الرسالة السياسية واضحة: العبور ممكن، لكنه لم يعد مجانيًا ولا تلقائيًا ولا خارج السيادة التونسية.

ومن خلال مراجعة الأرشيف، يبدو أن القيادة التونسية كانت تدرك أن القوى الكبرى ستتردد في الرد الفوري. فالصورة غير كاملة، وممرات الطاقة حساسة، والأسواق هشّة، وصقلية قريبة من قلب التوتر. لقد جعلت تونس خصومها المحتملين في وضع لا يستطيعون فيه الحسم، بينما كانت هي قد حسمت ميدانيًا النقطة الأساسية: السيطرة على بوابة العبور.

الخريطة الفضائية للمجال بين تونس وصقلية

أمام هذه الخريطة الفضائية، أستطيع أن أحدد بدقة المجال الذي تحوّل إلى قلب الأزمة. هناك، بين شمال تونس وجنوب صقلية، لم يعد البحر مجرد مسافة فاصلة بين ضفتين، بل صار مسرحًا لضبط العبور، والردع، والتفاوض. تمركزت حاملة الطائرات داخل المجال البحري، لا على اليابسة، بينما ارتكزت القواعد المقابلة في شمال تونس وصقلية على وظيفة الإسناد والمراقبة والاستجابة.



الخريطة الفضائية للمجال البحري بين تونس وصقلية مع مجال السيطرة، وتمركز حاملة الطائرات في البحر، والقواعد المقابلة في شمال تونس وصقلية.

دليل العلامات: 1 = تمركز حاملة الطائرات داخل محور العبور البحري. 2 و3 = قواعد تمركز في شمال تونس. 4 و5 = قواعد تمركز في صقلية.

تكشف الخريطة أن القوة لم تكن موزعة عشوائيًا. فالتمركز البحري في الوسط كان يرمز إلى التحكم في الحركة، بينما تمثل القواعد على الضفتين عمقًا تشغيليًا وامتدادًا لسلطة القرار. وبذلك أصبحت بوابة قرطاج بنية استراتيجية مكتملة: مركز في البحر، ذراع في الشمال التونسي، وذراع في صقلية.

خطابات التهدئة في واشنطن وروما وبروكسل

بعد ساعات من بداية القبضة الكبرى، خرج رئيس الولايات المتحدة في خطاب مقتضب من القاعة الشرقية للبيت الأبيض. كانت اللغة محسوبة، لكنها لم تُخفِ الارتباك. تحدث عن حرية الملاحة بوصفها مصلحة عالمية، ودعا جميع الأطراف إلى التروي وتجنب الانزلاق إلى مواجهة غير محسوبة. غير أن ما لم يقله الخطاب كان أهم مما قاله: واشنطن لم تكن تملك، في تلك اللحظة، صورة كاملة عن الوضع الميداني.

وفي روما، ظهر رئيس الجمهورية الإيطالية في خطاب وُصف لاحقًا بأنه أكثر خطابات تلك الليلة توترًا. أكد أن إيطاليا لن تسمح بتحويل جنوبها إلى مساحة ضغط عسكري، لكنه دعا في الوقت نفسه إلى فتح قناة تفاوض عاجلة مع تونس. كانت صقلية في قلب الحدث، وكانت روما تعرف أن أي خطأ في الحساب قد ينقل الأزمة من مستوى الردع إلى مستوى المواجهة.

أما في بروكسل، فقد صدر بيان مشترك عن قيادات الاتحاد الأوروبي يدعو إلى التهدئة واحترام القانون الدولي وضمان استمرار تدفق الطاقة والتجارة. لكن البيان كشف عجزًا مضمرًا: الاتحاد الأوروبي كان يطلب التروي من تونس، لكنه كان يطلب في العمق إعادة فتح الطريق الذي أصبحت تونس تتحكم فيه. وقد سجّل المراقبون في تلك الليلة أن كلمة التروي لم تكن موجهة إلى تونس وحدها، بل إلى العالم كله.

من زاوية التحليل السياسي، كانت تلك الخطابات لحظة اعتراف غير مباشر. فالتهدئة لا تُطلب عادة من قوة هامشية، بل من طرف أصبح قادرًا على تغيير مسار الأزمة. وبذلك، قبل أن تُوقّع أي اتفاقية، كان العالم قد بدأ فعليًا في التعامل مع تونس كقوة مركزية في المتوسط.

بوابة قرطاج ونظام العبور السيادي

أراجع اليوم نص البيان الأول، فأجد لغته حاسمة لكنها ليست متهورة. لقد أعلنت الدولة التونسية أن منطقة العبور بين تونس وصقلية أصبحت خاضعة لنظام ترخيص سيادي، وأن السفن التجارية والطاقية والعسكرية مطالبة بالحصول على إذن مسبق، والتصريح بطبيعة الحمولة والوجهة، ودفع معلوم عبور، والامتثال لإجراءات الأمن البحري الجديدة.

لم يكن في البيان اسم رئيس، ولا صورة حاكم، ولا خطاب حماسي طويل. كانت الدولة تتكلم باسم الدولة. وهذا التفصيل، في نظري، ذو أهمية كبيرة؛ لأنه أخرج الحدث من منطق القرار الشخصي إلى منطق المشروع الوطني. فقد أرادت تونس أن تقول إن بوابة قرطاج ليست مزاجًا سياسيًا، بل بنية سيادية جديدة.



بوابة قرطاج البحرية سنة 2253: مراقبة فضائية، عوامات ذكية، وبوارج تتحكم في العبور.

لقد تحوّل العبور، منذ ذلك اليوم، من حركة تقنية إلى فعل سياسي. فالسفينة التي تمر لا تنقل بضائع فقط، بل تعترف ضمنيًا بالنظام الذي يسمح لها بالمرور. ومن هنا كانت عبقرية القرار التونسي: لم تُغلق البحر نهائيًا، بل جعلت فتحه مشروطًا. والشرط هو أداة السيادة الأكثر ذكاءً حين لا تريد الدولة حربًا شاملة، لكنها لا تقبل العودة إلى موقع الهامش.

الطاقة بوصفها امتدادًا للبحر

لم تكن أزمة بوابة قرطاج بحرية فقط. فقد كانت تونس، بحلول سنة 2253، قد أصبحت قوة طاقية متقدمة تمتلك مفاعلات نووية مدنية، ومحطات شمسية كبرى، ومنظومات تخزين، وشبكات ربط كهربائي عابرة للمتوسط. وبذلك، لم يعد البحر منفصلًا عن الطاقة، ولم تعد الطاقة منفصلة عن التفاوض.

عندما تعثرت الاتصالات الأولى، لجأت تونس إلى تعليق جزء من خطوط الإمداد الكهربائي والكابلات البحرية المرتبطة بالضفة الشمالية. كان ذلك قرارًا محسوبًا، لا يستهدف الانهيار الكامل، بل إظهار الحقيقة الاستراتيجية: أن الاستقرار الذي اعتادت عليه بعض الدول لم يكن مضمونًا بذاته، بل يمر عبر عقد جغرافية وطاقية يمكن إعادة تعريفها.

في تلك الساعات، ارتفعت أسعار الطاقة، وتراجعت مؤشرات مالية، وارتبكت عقود التأمين والشحن. ولم تكن السفن المتوقفة مجرد أجسام معدنية في البحر، بل كانت تمثل مصانع تنتظر المواد الأولية، ومدنًا تنتظر الوقود، وأسواقًا تنتظر الثقة. وكل ساعة تأخير كانت تضيف رقمًا جديدًا إلى كلفة تجاهل بوابة قرطاج.

ومن هنا أرى أن تونس لم توظف الطاقة كابتزاز أعمى، بل قدمتها بوصفها برهانًا استراتيجيًا على ترابط السيادة البحرية بالأمن الطاقي. فقد قالت للعالم، بالفعل لا بالخطابة، إن من يطلب الاستقرار عليه أن يعترف بمصادره، وإن من يريد استمرار الكهرباء في مدنه ومصانعه عليه أن يحترم الطريق الذي تمر منه الكهرباء، وأن يدرك أن شبكات الطاقة، مثل الممرات البحرية، لا تعمل خارج الجغرافيا ولا خارج السيادة.

الأسواق تحت وقع الصدمة

في اليوم الثاني للأزمة، بدأت اللغة المالية تتغير أسرع من اللغة الدبلوماسية. فالعقود الآجلة للطاقة ارتفعت بصورة مفاجئة، وشركات التأمين البحري أعادت تسعير المرور في المتوسط، وشركات الشحن أرسلت إشعارات تأخير، بينما بدأت بورصات أوروبية تسجل تراجعًا حادًا في قطاعات النقل والطاقة والصناعة الثقيلة.

كانت المفارقة أن تونس لم تكن قد أغلقت كل شيء، لكنها أغلقت اليقين. والاقتصاد العالمي، كما نعرف نحن المؤرخين الاقتصاديين، لا ينهار دائمًا بسبب فقدان المورد، بل بسبب فقدان الثقة في انتظام وصوله. لقد جعلت بوابة قرطاج المستثمرين يسألون: هل سيصل الوقود؟ هل ستصل الحاويات؟ هل سيظل التأمين صالحًا؟ هل تستطيع الحكومات ضمان استمرار العبور؟

هنا ظهرت هشاشة العولمة. فالخرائط التي كانت تبدو واسعة اتضح أنها تعتمد على نقاط ضيقة. والسلاسل التي كانت توصف بالمرنة اتضح أنها ترتبك عندما تفرض دولة صاعدة شرطًا سياديًا على ممر حساس. ومن هذه الزاوية، لم تكن الأزمة تونسية أوروبية فقط، بل اختبارًا لنظام عالمي ظن أنه تجاوز الجغرافيا، فإذا بالجغرافيا تعود وتفرض نفسها.

وقد سجّلت إحدى الدراسات اللاحقة أن أخطر ما فعلته تونس لم يكن إيقاف السفن، بل إيقاف الافتراض بأن السفن ستمر دائمًا كما كانت تمر. وهذا التحول النفسي سبق كل الاتفاقيات اللاحقة.

العالم يتجمع عند تونس

بحلول اليوم الثالث، بدأت الوفود تصل تباعًا. الأوروبيون أولًا، بحكم القرب والارتباط الطاقي. ثم الأمريكيون، لأن حرية الملاحة كانت جزءًا من خطابهم العالمي. ثم الروس والصينيون واليابانيون، لأن كل قوة كبرى فهمت أن قواعد البحر الجديد لن تُكتب دون حضورها. كما حضرت دول الخليج، لأنها أدركت أن النفط، مهما كان غزيرًا، يبقى محتاجًا إلى ممر آمن نحو الأسواق.

لم تعد تونس تُستدعى إلى طاولة الآخرين، بل أصبحت الطاولة في تونس. وفي القاعة الكبرى، لم تكن المفاوضات تدور حول حادث عابر، بل حول اعتراف بنظام جديد. كان الوفد التونسي يتحدث بلغة باردة: لا عبور دون ترخيص، لا ترخيص دون احترام، ولا احترام دون مقابل استراتيجي وسياسي واقتصادي.



اجتماع دولي تفاوضي بعد اضطراب الملاحة والطاقة، حيث أصبحت تونس مركز التفاوض.

وفي إحدى الجلسات المغلقة، حاول أحد المبعوثين أن يصوغ الأزمة بوصفها تهديدًا تونسيًا للاقتصاد العالمي. غير أن الرد التونسي أعاد ترتيب المعنى: لم تكن تونس تهدد ذلك الاقتصاد، بل كانت تكشف نقطة ضعفه. فالاقتصاد الذي يرتبك لأن دولة طالبت بحقها في ممرها، هو اقتصاد اعتاد أن يمر من أمام تونس دون أن يعترف بما تمثله من موقع وسيادة وذاكرة بحرية.

منطق القوة التونسية: أربعة أعمدة

بعد ثلاثين عامًا، أستطيع أن ألخص قوة تونس في ذلك الحدث بأربعة أعمدة. العمود الأول هو الجغرافيا: المجال بين تونس وصقلية، وهو فضاء لا يبدو ضيقًا على الخريطة، لكنه يصبح عقدة عندما تُعاد هندسته ضمن منظومة بحرية وطاقية. العمود الثاني هو التكنولوجيا: الرصد المداري، الذكاء الاصطناعي، الطائرات المسيّرة، ومنظومات القيادة البحرية.

أما العمود الثالث فهو الطاقة. فقد امتلكت تونس من القدرة الطاقية ما جعلها لا تؤثر فقط في حركة السفن، بل في إيقاع المدن والمصانع والأسواق. والعمود الرابع هو الذاكرة التاريخية، أي استدعاء قرطاج ليس كزينة خطابية، بل كمرجعية لفهم البحر باعتباره سلطة، لا مجرد ماء.

هذه الأعمدة الأربعة أنتجت معًا ما أسميه في هذا الكتاب **القوة المركبة**. وهي قوة لا تعتمد على عنصر واحد، بل على تداخل عناصر يصعب على الخصم عزلها. فإذا ضغط في البحر ظهر ملف الطاقة، وإذا ضغط في الطاقة ظهر ملف التجارة، وإذا حاول الالتفاف على التجارة ظهر ملف التأمين، وإذا حاول الإنكار السياسي عادت الذاكرة القرطاجنية لتمنح القرار عمقًا رمزيًا.

ولهذا لم تكن تونس في حاجة إلى احتلال العالم كي تؤثر فيه. كان يكفي أن تتحكم في العقدة التي يحتاجها العالم.

خضوع العالم للمعادلة التونسية

لم يكن قبول الدول الكبرى بالشروط التونسية حدثًا مفاجئًا بقدر ما كان نتيجة حساب بارد. فبعد أيام من الارتباك، اتضح أن تكلفة الرفض أعلى من تكلفة الاعتراف. لم تستطع أوروبا تحمل استمرار اضطراب الطاقة والشحن. ولم ترغب الولايات المتحدة في أزمة طويلة تفقد فيها خطاب حرية الملاحة فعاليته. أما روسيا والصين واليابان ودول الخليج، فقد رأت أن الدخول في اتفاقيات مباشرة مع تونس أقل كلفة من انتظار حل دولي غامض.

وفي اليوم الحادي عشر من الأزمة، بدأ التحول من لغة التهديد إلى لغة الصفقات. لم يعلن أحد في العواصم الكبرى أنه خضع للشروط، لكن صياغة الوثائق تقول ذلك بوضوح. فقد قبلت الوفود، تدريجيًا، بمبدأ الترخيص السيادي للعبور، وبمعلوم مرور على السفن التجارية والطاقية، وبنظام تصريح خاص للسفن العسكرية، وبإنشاء آلية مراقبة مشتركة يكون مركزها في تونس، وبصندوق سيادي تنموي تمول جزءًا منه عائدات المرور والتأمين والخدمات البحرية.

كان هذا هو الانتصار الحقيقي: لم تكن تونس تريد أن تبقى السفن متوقفة إلى الأبد، بل كانت تريد أن تعبر وهي تعترف. فالعبور بعد الاتفاق لم يعد كما قبله. قبل الاتفاق كانت السفينة تمر وكأن تونس شاطئ بعيد. بعد الاتفاق صارت تمر وكأنها تدخل نظامًا له قواعد، وله صاحب قرار، وله ذاكرة اسمها قرطاج.

وقد سجّل أحد المراقبين في هامش محضر التفاوض عبارة شديدة الدلالة: لم توقع الدول الكبرى وثيقة استسلام، لكنها وقّعت وثيقة اعتراف. وفي السياسة الدولية، الاعتراف أحيانًا أشد أثرًا من الاستسلام.

اتفاقيات قرطاج الكبرى

انتهت الأزمة بتوقيع ما سُمّي لاحقًا **اتفاقيات قرطاج الكبرى**. لم تكن اتفاقية واحدة، بل حزمة ترتيبات استراتيجية، وُقّعت على مراحل مع الكتل والدول الكبرى. نصت الاتفاقية الأولى مع الاتحاد الأوروبي على الاعتراف ببوابة قرطاج كمجال عبور منظم، وعلى إنشاء جدول رسوم للمرور، وعلى ضمان أولوية الطاقة والغذاء والمواد الطبية في حالات الطوارئ، مقابل إعادة استقرار الربط الكهربائي والتجاري.

أما الترتيب مع الولايات المتحدة فركز على منع التصعيد، وضمان قنوات اتصال مباشرة في البحر، وتأسيس آلية إنذار مبكر لا تمس القرار السيادي التونسي. وكان المعنى السياسي لهذا الترتيب واضحًا: واشنطن لم تعد تتعامل مع تونس كدولة هامشية في المتوسط، بل كطرف لا يمكن تجاوز قراره عند أي أزمة بحرية.

وقّعت الصين اتفاقًا طويل المدى لتطوير موانئ ذكية وخدمات لوجستية داخل تونس، مقابل ضمانات عبور لسلاسل توريدها. ودخلت اليابان في اتفاق يركز على التكنولوجيا البحرية وحماية مكونات الصناعة الدقيقة. أما روسيا فقد فضّلت ترتيبًا استراتيجيًا خاصًا يضمن عبورًا منظمًا لسفن الطاقة ضمن بروتوكولات معلنة. ودول الخليج، التي رأت في بوابة قرطاج امتدادًا طبيعيًا لأمن تصديرها، ساهمت في صندوق الاستثمار الطاقي والبحري.

وبذلك لم يكن ختام الأزمة عودة إلى الوضع القديم، بل ولادة نظام جديد. عادت السفن إلى الحركة، لكن الحركة صارت مشروطة. عادت الطاقة إلى التدفق، لكن التدفق صار جزءًا من توازنات مكتوبة. وعادت الأسواق إلى الهدوء، لكنها لم تعد تنسى أن هدوءها مرّ ذات يوم عبر تونس.

الدرس التاريخي: قرطاج كفكرة لا كأطلال

أعمق ما كشفته بوابة قرطاج هو أن التاريخ لا يعود دائمًا في صورة تكرار، بل في صورة وظيفة. لم تعد قرطاج بسفن خشبية، ولا بتجار فينيقيين، ولا بأسوار قديمة. عادت بوصفها فكرة: أن الدولة التي تفهم البحر تستطيع أن تصنع نفوذًا يتجاوز حجمها الجغرافي.

لقد اعتاد العالم أن يرى تونس دولة على ضفاف المتوسط. أما بعد 2253، فقد بدأ يرى المتوسط من خلال تونس. هذا التحول في زاوية النظر هو جوهر الحدث. فالخرائط لم تتغير، لكن معنى الخرائط تغير. والمسافة بين تونس وصقلية بقيت كما هي، لكن قيمتها السياسية تضاعفت عندما امتلكت الدولة القدرة على تحويلها إلى نظام.

ومن منظور التاريخ المقارن، يمكن القول إن بوابة قرطاج كانت لحظة مشابهة لتلك اللحظات التي تُعيد فيها الممرات البحرية تعريف القوة: قناة، مضيق، بوابة، أو عقدة عبور. لكنها اختلفت عنها في كونها جمعت بين البحر والطاقة والبيانات والذاكرة. وهذا ما جعلها حدثًا مركبًا لا يمكن اختزاله في عملية عسكرية.

في نهاية المطاف، لم يكن السؤال: هل عادت قرطاج؟ بل: بأي شكل عادت؟ والجواب الذي تقدمه سنة 2253 هو أنها عادت كقدرة على جعل العالم يتوقف، ثم يتحرك وفق شروط جديدة.

خاتمة المؤرخ: حين أصبح المتوسط على ضفاف تونس

بعد ثلاثين عامًا، أستطيع أن أقول إن حدث بوابة قرطاج لم يكن أزمة عابرة، بل كان لحظة تأسيس. ففي تلك الأيام القليلة من أكتوبر ونوفمبر سنة 2253، انتقلت تونس من موقع الدولة التي تقع على طريق الآخرين إلى موقع الدولة التي تنظّم الطريق نفسه. وكان هذا الانتقال أعمق من أي مكسب مالي أو عسكري، لأنه مسّ صورة تونس في النظام الدولي.

لقد خضعت الدول الكبرى في النهاية للمعادلة التونسية، لا لأنها فقدت كل قوتها، بل لأنها أدركت أن القوة لا تلغي الحاجة. وكانت حاجتها إلى الممر، والطاقة، والاستقرار، والوقت، أكبر من رغبتها في إنكار الصعود التونسي. ومن هنا جاءت الاتفاقيات الكبرى لا كمنحة من العالم لتونس، بل كاعتراف بأن العالم لم يعد يستطيع المرور فوق تونس دون أن يراها.

وأنا أكتب هذه الخاتمة من سنة 2283، لا أرى في الحدث تمجيدًا للحرب، بل درسًا في استعمال الجغرافيا بوعي. فالدولة التي تعرف موقعها، وتؤسس له علمًا، وتحميه طاقةً، وتشرحه تاريخًا، تستطيع أن تفرض نفسها دون أن تدعي أكثر مما تملك. وتونس، في سنة 2253، لم تدّع أنها تملك العالم؛ لكنها أثبتت أنها تملك بابًا يحتاجه العالم.

ومنذ ذلك اليوم، لم يعد العالم يقول إن تونس تقع على ضفاف المتوسط؛ بل صار يقول إن المتوسط، في لحظة الحقيقة، هو الذي توقّف عند بوابة قرطاج.

د. طه المقدميني - البريد الالكتروني mktahaww2000@yahoo.fr